NR 22

50 GR

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

15 listopada 1934 r.

ROK WYD. XII



11 listopad 1918 1934



ŚWIĘTO NIEPODLEGŁOŚCI

11 LISTOPADA 1934 R. MIJA 16 LAT OD CHWILI PRZYBYCIA KOMENDANTA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO Z MAGDEBURGA DO WARSZAWY, GDZIE BYŁ INTERNOWANY PRZEZ NIEMCÓW.

KOMENDANT PIŁSUDSKI POWOŁANY JEDNOMYŚLNĄ WOLĄ CAŁEGO NARODU, UJĄŁ W MOCNE RĘCE STER WŁADZY, ŚWIEŻO PRZYWRÓCONEJ DO ŻYCIA NIEPODLEGŁEGO, OJCZYZNY.

NA ZIEMIACH POLSKICH, ZNISZCZONYCH POŻOGĄ WOJNY, TRZEBA BYŁO BUDOWAĆ WSZYSTKO OD PODSTAW, A RÓWNOCZEŚNIE MIECZEM WYKREŚLAĆ GRANICE NOWEGO PAŃSTWA.

NACZELNIK PAŃSTWA I NACZELNY WÓDZ WPROWADZIŁ PEWNĄ DŁONIĄ KORAB RZECZYPOSPOLITEJ Z NIEBEZPIECZEŃSTW, BURZ I ODMĘTÓW WOJENNYCH NA SPOKOJNĄ I JASNĄ DROGĘ.

ZWYCIĘSKI WÓDZ, UTRWALIWSZY GRANICE OJCZYZNY I JEJ BEZPIECZEŃSTWO, ROZPOCZĄŁ W ZNOJNYM TRUDZIE PRACY POKOJOWEJ BUDOWAĆ ZRĘBY POTĘGI I MOCY RZECZPOSPOLITEJ, ZAPEWNIAJĄC JEJ DALSZY STAŁY ROZWÓJ NA WSZYSTKICH POLACH, GODNY NARODÓW WIELKICH I NIEPODLEGŁYCH. DZIĘKI JEGO PRACY, DZIĘKI JEGO PROROCZEMU GENJUSZOWI, OSIĄGNĘLIŚMY REZULTATY, KTÓRE ZADZIWIŁY ŚWIAT.

UFNI WE WŁASNE SIŁY, WEDŁUG WSKAZAŃ WODZA, TWORZYMY NIEZŁOMNIE I OFIARNIE POLSKĘ WIELKĄ, MOCNĄ I SPOISTĄ WEWNĘTRZNIE, SILNĄ I OBRONNĄ NAZEWNĄTRZ.

NA ODCINKU PRACY, WYZNACZONEJ DLA L. O. P. P., STARAMY SIĘ OSIĄGNĄĆ MAXIMUM SPRAWNOŚCI, ŁĄCZĄC HARMONIJNIE WSPÓŁPRACĘ SPOŁECZEŃSTWA Z RZĄDEM, WEDŁUG JEGO DYREKTYW I WYMAGAŃ. CELE NASZE SĄ WSPÓLNE I WSZYSTKIM JEDNAKOWO WAŻNE, — A CELE TE, TO: MOŻLIWIE NAJLEPSZE PRZYGOTOWANIE KRAJU I LUDNOŚCI DO OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWLOTNICZO-GAZOWEJ.

DZIŚ, W SZESNASTOLETNIĄ ROCZNICĘ NIEPODLEGŁOŚCI, L. O. P. P. MOŻE SIĘ JUŻ POCHWALIĆ DOROBKIEM, KTÓREGO REZULTATEM ZEWNĘTRZNYM JEST WZMOŻENIE SIŁ OBRONNYCH KRAJU.

W DNIU ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI, WDZIĘCZNA MYŚL NASZA BIEGNIE KU OSOBIE TWÓRCY NASZEJ NIEPODLEGŁOŚCI, ABY GO ZAPEWNIĆ O SWYM PRZYWIĄZANIU I MIŁOŚCI, ORAZ GOTOWOŚCI DO DALSZEJ, WYTĘŻONEJ I OFIARNEJ PRACY DLA OJCZYZNY, WEDŁUG JEGO BEZCENNYCH WSKAZAŃ.

W TEN SPOSÓB NAJLEPIEJ UCZCIMY WIELKIE ŚWIĘTO NIEPODLEGŁOŚCI POLSKI.



Z KRAJU

RWD W JUGOSŁAWJI.

Znani konstruktorzy samolotów RWD, inż. Rogalski i Wędrychowski, odwiedzili Białogród. Celem ich pobytu w Białogrodzie było zapoznanie się z miejscową fabrykę samolotów Nikolica, która na mocy umowy z polskimi konstruktorami, przystępuje do produkcji aparatów RWD w Jugosławji.

LOPP. A POLSKA MACIERZ SZKOLNA.

Polska Macierz Szkolna zainicjowała wielką akcję, zmierzającą do likwidacji analfabetyzmu w Polsce. W akcji tej udział przyjmuje cały szereg organizacji społecznych. Zarząd Główny LOPP, uważając, że analfabetyzm jest przeszkodą przy rozwijaniu każdej pracy społecznej, postanowił wystąpić z apelem do swych członków, aby wzięli udział w powyższej akcji.

Ponad 6 i pół miljona analfabetów stanowią nieużytki na gruncie pracy państwowej.

W związku z powyższem, wzywamy członków LOPP do popierania zainicjowanej przez Polską Macierz Szkolną, akcji.

Zlikwidujmy analfabetyzm książkowy, a pozyskamy 6 miljonów czytelników i wielu nowych członków LOPP.

MARSZ W MASKACH.

W ub. mies. odbył się piąty z rzędu marsz w maskach przeciwgazowych, zorganizowany i przeprowadzony przez Okrąg L. O. P. P. m. st. Warszawy.

Zainteresowanie się społeczeństwa marszem było b. silne: na starcie, wzdłuż trasy, na pl. Marszałka Piłsudskiego, gdzie drużyny przechodziły przez chmurę gazową i na mecie, gromadziły się tłumy publiczności, żywo oklaskującej przechodzące zespoły.

W „marszu" wzięło udział 16 drużyn, zrzeszając 208 zawodników. Zgodnie z programem, „marsz" rozpoczął się o godz. 10 m. 30 na starcie u wylotu ogrodu Jordanowskiego na ul. Bagateli.

Zbadane uprzednio przez lekarzy poszczególnych oddziałów i organizacji, startujące drużyny, przed startem poddane były specjalnej kontroli pod względem wyekwipowania bojowego i gazowego przez sędziów kontrolnych, delegowanych przez C. I. W. F.

Starterów oraz sędziów do mierzenia czasu, łaskawie dostarczył Polski Związek Lekkoatletyczny, zaś obliczenie wyników przeprowadziła Komisja Sędziowska.

W grupie zespołów wojskowych pierwsze miejsce osiągnął 30 p. Strzelców Kaniowskich, przebywając trasę w czasie 42'26,8", a tem samem zdobywając puhar przechodni na własność, oraz pierwszą nagrodę, ofiarowaną przez p. Prezydenta m. st. Warszawy St. Starzyńskiego. Zaznaczyć należy, że 30 p. S. K. zdobył poprzednio pierwszą nagrodę w marszach przeciwgazowych: 13.11 — 32 r. i 29.10—1933 r.

Drugie miejsce—pierwszy zespół 21 w. p. p. „Dzieci Warszawy", który przebył trasę w 44'47,8".

Trzecie miejsce — I-szy D. A. K. w czasie 45'55.8".

Czwarte miejsce 2-gi zespół 21 p. p. „Dzieci Warszawy" w czasie 46'27.

W grupie zespołów P. W. męskiego — pierwsze miejsce zajął Zw. Strzelecki P. Z. Inż. „Stocznia", przebywając trasę w czasie 44'01.4", zdobywając puhar przechodni, ofiarowany przez Zarząd Główny L. O. P. P., oraz nagrodę płk. Kilińskiego, dyrektora Państw. Urzędu W. F. i P. W.

Drugie miejsce — zespół „Ognisko Męskie Związku Osadników" w czasie 47'25.8"

Trzecie miejsce — zesp. Związku Strzeleckiego „Praga", w czasie 47'35.2".

Czwarte miejsce — Związek Strzelecki „Śródmieście", czas 47'35,4".

Piąte miejsce — Związek Strzelecki „Wola", czas 48'01.8".

Szóste miejsce — Kolejowe Przysposobienie Wojskowe „Warszawa - Gdańska", czas 50'03.8".

Siódme miejsce — Kolejowe Przysposobienie Wojsk. „Szczęśliwice", czas 51'34.6".

Ósme miejsce — Oddział Sztabowy Z. S., czas — 51'52.4".

Nagrodę przechodnią w grupie zespołów P. W. Kobiet ofiarowaną przez okrąg LOPP. m. st. Warszawy, zdobyła drużyna „Ogniska" Żeńskiego Związku Osadników, przebywając trasę 4-ro klm. w czasie 24.42.

DAR „GAZETY ŚWIĄTECZNEJ".

Dnia 4 b. m. odbyło się na lotnisku Mokotowskiem uroczyste poświęcenie samolotu RWD 8, ufundowanego przez czytelników „Gazety Świątecznej", jako dar dla wojska".



Inspektor Armji, gen. dyw. inż. Leon Berbecki na stopniach pałacu Belwederskiego po przemówieniu w dniu 10 listopada 1934 r., w otoczeniu generalicji i pocztów sztandarowych

Poświęcenie samolotu dnia 4 b. m.



W Dniu Zadusznym pod Pomnikiem Lotnika.



JAK TO BYŁO 16 LAT TEMU?



Naczelnik Państwa, Komendant Józef Piłsudski na lotnisku w Warszawie w r. 1919.

Rok 1918. Taka niby zwyczajna polska jesień. Szara, przetykana złotem. Jak co roku, nagie drzewa biernie stały pod prysznicem jesiennego deszczyku, to znów dla odmiany, na barwnym dywanie zeschłych liści obojętnie nadstawiały się ledwie ciepłym pocałunkom uśmiechniętego słońca.

Jak zwykle o tej porze, rudziała trawa „aerodromów" i „flugplatz'y".

Słowem — niby, jak zawsze.

A jednak, obserwując, jak życie odwraca karty księgi przeznaczeń, wyczuwało się, że ten listopad będzie w historji Polski zapisany nie żałobno-krwawemi literami, jak w r. 1831, lecz promiennem, trwałem złotem wolności.

Pomimo, że wszędzie jeszcze po ziemi polskiej deptali Niemcy i Austrjacy, nadrabiając minami i optymistycznemi komunikatami maskując sytuację, jasnem było, że potęga państw centralnych kończy się.

Chwila świtu niepodległości nadchodziła. Było to widoczne, chociaż Wódz Narodu, brygadjer Piłsudski był jeszcze więźniem w Magdeburgu, a broń i mundury legjonów zachowała jedynie Wermacht, a reszta legjonistów siedziała za drutami obozów koncentracyjnych, lub ukrywała się i pracowała potajemnie w Polskiej Organizacji Wojskowej.

Co robili w tym czasie ci nieliczni Polacy, którzy już byli za pan brat z powietrzem, lotnicy wojskowi z armji obcych?

Gdzie byli ci, którzy położyli podwaliny dzisiejszej naszej potęgi powietrznej?

Trudno napisać o tem w paru słowach. Niech każdy, kto może, przeczyta „Zarys dziejów Lotnictwa Polskiego" mjr. dypl. pil. Romeyki, w najwspanialszej i najciekawszej księdze lotniczej: „Ku czci poległych lotników".

Jesienią roku 1918 lotnicy czekali. Nie znaczy to, że założywszy ręce, spodziewali się, że im gotowe samoloty z nieba spadną. Nie.

Wyczekiwali chwili, kiedy można będzie te samoloty zdobyć. Cena i sposób zdobycia — były obojętne. Bo cóż wart lotnik bez maszyny?

A maszyn nie było.

Aeroplany zdobyte przez polskie formacje wschodnie od fermentującej armji rosyjskiej, zostały zniszczone przy składaniu broni Niemcom przez Korpus Wschodni.

Awjatorzy Armji Polskiej we Francji organizowali się i szkolili. Latali na maszynach francuskich, ale własnych, na których mogliby przylecieć do Polski, jeszcze nie mieli. Lotnikom, co byli w kraju, przyświecała jedna myśl przewodnia: Zdobyć na okupantach jaknajwięcej sprzętu. Nie dać go wywieźć, zniszczyć, ani rozgrabić.



Składanie przysięgi w Warszawie na Mokotowie przez oficerów lotników w r. 1918.

Kraków. Kopiec Kościuszki. Zdjęcie z r. 1919.



Pierwszem lotniskiem, na którem załopotała biało-amarantowa chorągiew, były Rakowice, pod Krakowem. Stało się to tak:

W Krakowie stacjonowała dziesiąta austrjacka eskadra lotnicza. Polaków w niej było niewielu; dowódca, kpt. pil. Florer, pilot Kołodziński, sierż. Jucha i paru szeregowych.

Dnia 31 października, gdy Austrjacy zmuszeni byli w Krakowie przekazać władzę Komisji Likwidacyjnej, komendantem miasta został gen. Roja. Wyznaczył on natychmiast komisję dla objęcia sprzętu lotniczego w Rakowicach.

Zaciągnięto tam warty polskie, złożone z legjonistów i żołnierzy P. O. W.

Warty były nieliczne i miały sporo roboty przy ochronie mienia, przed żołnierzami austrjackimi, którzy rzucili się do rabowania magazynów. Piloci eskadry 10-tej chcieli na swoich samolotach uciekać do Austrji; by uniemożliwić im ten zamiar, w magnetach przy silnikach po-

wyłamywano węgielki. Uszkodzenie nieznaczne, ale nie dające się tak szybko usunąć! W ten sposób cały sprzęt lotniczy, znajdujący się w Krakowie, pozostał własnością zmartwychwstałej Rzeczypospolitej Polskiej.

Z frontu, z rozkładającej się armji austrjackiej zjeżdżać zaczęli lotnicy-Polacy, rozsiani po cesarsko-królewskich eskadrach. oraz legioniści.

Por. Robotycki przyprowadził z Przemyśla 6 samolotów. pilotowanych przez uczni stacjonowanej tu austrjackiej szkoły lotniczej Polaków i Węgrów.

7-go listopada przylecieli kpt. Bastyr i por. de Beaurain z prośbą o pomoc dla Lwowa. opuszczonego przez zaborców. lecz zato zagrożonego już przez Rusinów.

Lwowski komendant P. O W., kpt. Stachiewicz, wraz z pracującym u jego boku por. de Beaurain'em, jako jedno z poważnych zadań stawiali organizacji — zajęcie lotniska na Lewandówce Gospodarzył tam podówczas austrjacki etapowy park lotniczy.

30 października, gdy nastąpiło wyraźne załamanie się wojskowo-politycznej sytuacji Austrji, zdecydowano wystąpić zbrojnie. Jednak. na skutek braku jednomyślności przedstawicieli różnych odłamów politycznych, nastąpiło pewne opóźnienie, które wykorzystali Rusini, obsadzając niemal całe miasto. Nie było chwili do stracenia. Na własną rękę trzej lotnicy, należący do P. O. W., kpt. Bastyr, por. de Beaurain i por. Toruń, przedostają się na Lewandówkę i żądają od komendanta parku oddania im lotniska. Komendant, Wiedeńczyk, nie sprzyjający (jak zresztą większość Austrjaków wówczas) Polakom, wysyła samochody ciężarowe, by sprowadzić żołnierzy rusińskich. Sytuacja staje się groźna. Na szczęście zjawia się nieoczekiwana pomoc — patrol, złożony z kilku akademików i gdy samochody, załadowane żołnierzami ruskimi nadjeżdżają — przywitał ich ogień polskich karabinów.

Rusini wycofują się. Lewandówka zostaje z całem mieniem lotniczem (częściowo uszkodzonem) zajęta przez Polaków.

Cały czas, do 5-go listopada, nieliczna załoga lotniska musi odpierać ataki Rusinów i podmiejskich szumowin na hangary i składy.

W międzyczasie 5-go udało się uruchomić jeden samolot. Lotnicy zamalowują na nim czarne krzyże biało-amarantowym pasem i lecą na pierwszy lot.

Załoga: kpt. pil. Bastyr i por. obs. de Beaurain. Zadanie — bombardowanie stacji Persenkówka, będącej w rękach Rusinów.

Tegoż dnia w Lublinie ppor. Ryl z rozkazu P. O. W. zajmuje w imieniu polskich władz wojskowych etapowe lotnisko przy krochmalni; wystawia polskie warty, ogłasza prowizoryczny werbunek i przejmuje materjał lotniczy: 5 samolotów, benzynę, smary, części zamienne i t. p.

— — — — — —

W Warszawie na Mokotowie był niemiecki park lotniczy i szkoła obserwatorów. Polaków oficerów w oddziałach tych nie było.

Natomiast w mieście mieszkało, ukrywając się przed okupantami sporo rozproszonej lotniczej braci. przeważnie b. oficerów korpusów wschodnich. 14-go października nawiązali oni ze sobą kontakt i zorganizowali się w tajny związek lotników. Pierwszym celem ich było — opanowanie lotniska. Czekano na odpowiednią chwilę. W początku listopada już drogą nieoficjalną cała Warszawa dowiedziała się o coraz to nowych porażkach mocarstw centralnych na zachodzie. o rozkładzie Austrji i o zbliżającym się upadku Niemiec. Równocześnie szły wieści o wyzwoleniu Małopolski. Poufnie ktoś poinformował. że w razie opuszczenia Warszawy. Niemcy zamierzają odlecieć na wszystkich zdatnych do użytku samolotach do Berlina, a pozostałe mienie wraz z hangarami spalić.

Nie można było do tego dopuścić.

Gdy 11 listopada Komendant Piłsudski zjawił się w Warszawie, a cała Polska stanęła do Jego rozkazów. i zaczęło się rozbrajanie Niemców, Delegaci Związku Lotników ruszyli na Mokotów. żądając przekazania im budynków i materjału. Niemcy narazie odmówili, lecz po pewnem wahaniu, ustąpili. O 11-ej oddziały złożone ze studentów pod rozkazami oficerów-lotników oraz oddziały P. O. W. zajęły lotnisko. Objęto warty 15 listopada oddziały niemieckie opuściły Mokotów. A 21 listopada „Kurjer Warszawski" pisał: „Wczoraj po raz pierwszy szybował nad Warszawą samolot polski .". Pilotował ppor. Jakubowski.

W kilkadziesiąt dni po zajęciu Mokotowa. już w pierwszych dniach r. 1919. przyszła kolej na usunięcie Niemców z lotnisk Wielkopolskich i Poznańskich. A były to lotniska zasobne w lotniczy sprzęt bojowy. posiadające piękne hangary i urządzenia.

Nie wszystkie one zajęte zostały bez walki. Np. Ławicę pod Poznaniem zdobyć musieli powstańcy wielkopolscy szturmem 6 stycznia 1919 r.

Toruń witał, wraz z dywizją Pomorską wysłanników Inspektoratu wojsk lotniczych 18 stycznia. 23 stycznia „Flugplatz Bromberg" stał się lotniskiem w Bydgoszczy. a nazajutrz zaciągano warty polskie w Grudziądzu. Wreszcie 10-go lutego błękitna armja objęła w posiadanie pierwsze polskie lotnisko morskie — Puck.

bl.



Grupa pilotów i obserwatorów na lotnisku warszawskiem w r. 1918.

Kraków. Plac Marjacki. Zdjęcie z r. 1919.



Organizacja i propaganda
obrony przeciwlotniczo-gazowej w Szwajcarji

Po długim okresie badań i dyskusyj, prowadzonych od szeregu lat przez władze i społeczeństwo szwajcarskie, uchwalona została we wrześniu bieżącego roku ustawa obrony przeciwlotniczo-gazowej. Co więcej — Szwajcarska Rada Związkowa uchwaliła jednocześnie dodatkowy kredyt na wstępne prace, związane z wprowadzeniem w życie postanowień nowej ustawy. Rozgraniczenie kompetencyj pomiędzy władzami zostało ustalone w sposób następujący: Rada Związkowa kieruje całokształtem obrony przeciwlotniczej biernej, opracowuje i wydaje przepisy, zajmuje się szkoleniem kierowników służb oplg., dozoruje produkcję i import wszelkiego sprzętu obrony, oraz kontroluje wykonanie wydanych przepisów na terenie poszczególnych kantonów. Do przepisów, wydawanych przez Radę Związkową, należą zwłaszcza rozporządzenia dotyczące: organizowania oplg. w poszczególnych kantonach, gminach oraz na terenie zakładów przemysłowych. Następnie przepisy z zakresu wyszkolenia, służby alarmowo-rejestracyjnej, maskowania, urządzania i wykorzystywania schronów, służby sanitarnej oraz pouczenia ludności cywilnej.

Poszczególne kantony organizują na swym obszarze administracyjnym obronę, w myśl przepisów, wydanych przez Związek. Dobór personelu ma być przeprowadzony w ten sposób, że w pierwszym rzędzie zostaną pociągnięci urzędnicy i funkcjonarjusze państwowi, a następnie osoby prywatne.

Każdy obywatel jest zobowiązany do pełnienia służby oplg., o ile zostanie powołany — za wyjątkiem choroby lub jednoczesnego pełnienia innej służby państwowej.

Koszty przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej zostały rozłożone na Związek, kantony i gminy, przyczem Związek ponosi wydatki, związane z obroną własnych urzędów i urzędników, koszty Związkowej Komisji OPLG i Związkowego Biura Studjów OPLG, oraz ponosi połowę wydatków, związanych z zaopatrzeniem wszystkich miejscowych służb oplg. oraz kosztów wyszkolenia w poszczególnych kantonach.



Szwajcarski plakat propagandowy.



Modele bomb lotniczych na wystawie w Zurychu.

Kredyt, uchwalony na ten cel wynosi w roku 1934 — 840 tysięcy franków szwajcarskich.

Równolegle z oficjalną akcją przygotowania oplg., zapoczątkowana została silna propaganda, zmierzająca do utworzenia organizacji obywatelskiej, przez wywołanie zainteresowania obroną powyższą wśród najszerszych warstw społeczeństwa szwajcarskiego. Akcja ta ma na celu, na wzór niemiecki, uzupełnić obronę państwową, kantonalną i samorządową przez uświadomienie i wyszkolenie jaknajwiększej ilości obywateli, skupiając ich jednocześnie w jednej wielkiej organizacji.

Jednem z pierwszych posunięć na drodze propagandy i uświadomienia zasad obrony przeciwlotniczo-gazowej była przeprowadzona w czasie od 12 — 28 października wystawa oplg. Urządzona staraniem władz kantonalnych w Zurychu posiadała ona dwa zasadnicze działy: obronę czynną i bierną.

Dział obrony czynnej zawierał eksponaty dział przeciwlotniczych, samolotów myśliwskich, działek samolotowych, dających 900 — 1100 strzałów na minutę, oraz sprzęt pomocniczy, jak aparaty podsłuchowe i reflektory.

Środki napadu lotniczego były reprezentowane przez wszystkie rodzaje bomb lotniczych, zaczynając od 1-kilogramowych bomb zapalających, aż do najcięższych. Osobny dział stanowiły gazy bojowe.

Największa część eksponatów była poświęcona biernej obronie przeciwlotniczo-gazowej, a więc: służbie ratowniczej, sanitarnej, odkażającej, oraz obronie przeciwgazowej osobistej i zbiorowej.

Przedstawiono kompletnie urządzony punkt sanitarny, schron przeciwlotniczo-gazowy, różne typy masek przeciwgazowych dla ludzi i zwierząt, ubrania ochronne i t. p.

Osobny dział zajmowała służba obserwacyjno-alarmowa, przedstawiona w dziale obrony wojskowej, oraz służba przeciwpożarowa, z licznemi eksponatami z dziedziny prewencji przeciwpożarowej.

Różne wykresy, tablice propagandowe, oraz mapy, wykazujące zagrożenie lotnicze Szwajcarji, uzupełniały całość wystawy w sposób celowy, aczkolwiek nieco jaskrawy.

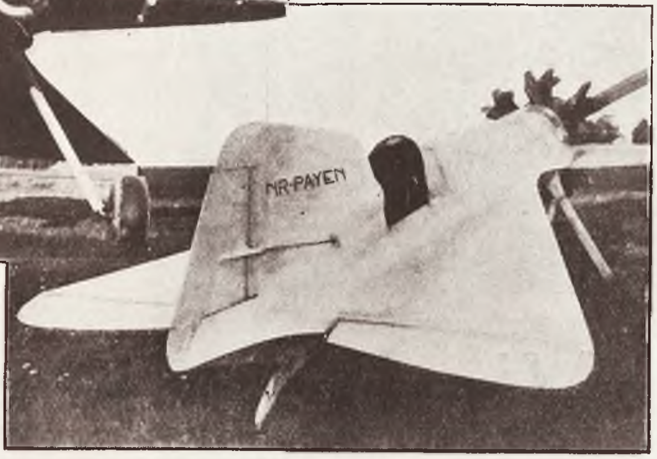
Równocześnie z wystawą w Zurychu, ustawiono na ulicach w różnych miastach szwajcarskich modele bomb lotniczych, wygłoszono szereg odczytów propagandowych i rozlepiono wielką ilość plakatów, nawołujących do wstępowania do organizacji obrony przeciwlotniczo-gazowej.

z. m.



Aparat podsłuchowy na wystawie w Zurychu.





ZE ŚWIATA



Jednopłat Payen, który miał brać udział w zawodach o puhar Deutsch de la Meurt, niestety nie został wykończony na czas i dopiero w tych dniach w Etamps dokonał swego pierwszego lotu. Konstrukcja tego samolotu bardzo oryginalna, gdyż całkowita powierzchnia płaszczyzn nośnych wynosi zaledwie sześć metrów kwadratowych (u góry).

* * *

Znany lotnik australijski, Kingsford Smith, nie wziął udziału w wyścigu Londyn — Melburn; w dniu 18 października na swoim jednopłacie Lockheed Altair rozpoczął swój lot na trasie Australja — Ameryka Płn. via wyspy Fidżi, Hawai. Pogoda była bardzo niepomyślna skutkiem czego stracił kilka dni na Fidżi i na Hawajach. Wylądował d. 4 listopada w Oakland w Ameryce. Całkowita trasa wynosiła 10.800 klm., 99% nad bezmiarem oceanu Spokojnego.

Sam lot trwał ogółem 40 godz., nie licząc czasu, spędzonego na lotniskach w oczekiwaniu na pomyślne warunki meteorologiczne. Samolot p. Smitha nosił nazwę „Miss Southern Cross" (Panna Krzyża Południa) i wyposażono go w silnik Wasp. (Fotografja u góry).



P. Cathart Jones i Kennet Waller, którzy brali udział w wyścigu Londyn — Australja i zajęli czwarte miejsce, przebywając tę olbrzymią trasę w 4 dni, 22 godz., 20 min., ustanowili nowy rekord w drodze powrotnej z Australji do Anglji; trasa ta została przebyta w 5 dni, 15 godz., 55 min. (poprzedni rekord, ustanowiony przez Australijczyka p. Melrosa wynosił 8 dni i 9 godzin. Najbardziej zasługującem na uwagę jest to, że lotnicy wystartowali dnia 20 października z Anglji do Australji, a już dnia 2 listopada powrócili do Anglji, po przeleceniu ogółem 40.000 klm. w trzynaście dni.

* * *



Rozkazem Ministra Lotnictwa Rzeszy zostały utworzone oddziały policji lotniczej; uniform nowoutworzonych oddziałów krojem i wyglądem przypomina ubiór członków Deutcher Luftsportverband (Niemiecki Związek Lotnictwa Sportowego). Zdjęcie na prawo.

* * *



Jean Piccard, brat słynnego profesora Piccarda, dokonał wzlotu do stratosfery na balonie o pojemności 16.940 m³.

Dnia 23 października, w st. Detroit (Am. Płn.), balon osiągnął wysokość 16.000 metrów. Lądowanie odbyło się w lasach stanu Ohio. Panu Piccardowi towarzyszyła żona. Jest to pierwszy wypadek, kiedy kobieta znalazła się na takiej wysokości (z lewa).



11 — XI 1934



Wielka Parada

Cudowny, słoneczny dzień niedzielny, po kilkudniowej jesiennej szarudze, jak gdyby specjalnie przygotował się na uczczenie Święta Niepodległości — 11 listopada 1934 r.

Pan Marszałek Józef Piłsudski dokona rewji wojska na polu Mokotowskiem, z okazji święta narodowego. To wystarczający powód, ażeby zelektryzować tłumy i skierować je na lotnisko Mokotowskie.

Nieprzeliczone rzesze publiczności na chodnikach i długie szeregi aut na jezdni, podążają ku Topolowej, — arterji, łączącej miasto z lotniskiem. Wszędzie idealny porządek. Wejście i trybuny, pozostałe z Challenge'u, udekorowano bogato flagami państwowemi. Przed lożą Pana Prezydenta R. P. srebrzą się orły polskie na tle amarantu małej trybuny, przeznaczonej dla przyjmującego defiladę.

Przed lożę rządową i dyplomatyczną zajeżdżają długie szeregi eleganckich limuzyn. Pstrokacizną barw błyszczą mundury przedstawicieli wojskowych państw całego świata, łyskają srebrne galony naszych generałów, lśnią niepokalaną czernią cylindry dyplomatów. Przed trybunami, rzuconemi półkolem na krawędziach lotniska, masywne czworoboki wszystkich rodzajów broni, oczekują w bezruchu zapowiedzianego przeglądu Od ciemnej masy rozwiniętych kolumn bataljonów piechoty, odcinają żywo biało-czerwone proporczyki ułanów, żółto-zielone cielska czołgów i groźnie spoglądające za siebie lufy armat.

Wzdłuż wyciągniętych i wyrównanych oddziałów wojska, po zielonej murawie lotniska, przy dźwiękach marsza generalskiego, cwałuje na koniu, w otoczeniu sztabu, Generał-dowódca okręgu warszawskiego, dokonując ostatniego przeglądu, przed przybyciem Pana Ministra Spraw Wojskowych.

Ostatnie zapóźnione auta zajeżdżają przed lożę oficjalną,.... cisza i oczekiwanie, — wszystkie głowy zwrócone w kierunku wejścia, oczekują przybycia Tego, którego osoba jest trwale i nazawsze związana z rocznicą Niepodległości.

Dźwięczny sygnał trąbki. W niebo uderzają potężne tony hymnu narodowego. Z samochodu wyłania się znana i ukochana postać w niebieskim płaszczu, przepasanym wielką wstęgą orderu Virtuti Militari. Pan Marszałek przechodzi wzdłuż trybun, wśród niemilknących okrzyków i wiwatów publiczności. Znowu chwila ciszy i oczekiwania, przerwanego powtórnym hymnem. U wejścia załopotał proporzec amarantowy z orłem białym pośrodku, na samochodzie Pana Prezydenta R. P. Głowy obnażo-





ne, postacie wojskowych wyprężone, — salutują i pozdrawiają głowę państwa.

Rozpoczyna się defilada w takt doskonale granych marszów, połączonych orkiestr wojskowych. Królowa broni, niezawodna piechota, otwiera defiladę wojska polskiego, przed swym Wodzem i Twórcą. Chylą się w pokłonie zwycięskie sztandary, — dziarskie, karne i wpatrzone w swego Wodza twarze żołnierskie. przepojone radością, że ich spotkał ten wielki zaszczyt oddania Pierwszemu Marszałkowi Polski należnych honorów, w imieniu całej armji, — maszerują przed trybunami w doskonale utrzymanym szyku. Po piechocie szybko przewala się z chrzęstem dział artylerja. dalej furgoczą chorągiewki lanc ułańskich, by z kolei rzeczy ustąpić miejsca stalowym rumakom broni pancernej. W międzyczasie, nad trybunami zawarczały potężnie silniki dywizjonu myśliwskiego. defilującego w doskonałym szyku. Eskadra za eskadrą w równych odstępach, idealnie zachowanej formie ciągu, porwały wszystkie oczy ku sobie. Podniesione twarze ku górze, wyrażały podziw, zainteresowanie i dużo tkliwej sympatji. Przelecieli, — defilowali sekundę, — poszli dalej, by znów po jakimś czasie, lecz znacznie już wyżej, odbić się na jasnym tle nieba doskonałą formą żórawi. ciągnących na południe, — ku swemu lotnisku na Okęciu.

Defiladę kończą, przed ostro zarysowaną i nieruchomą sylwetką Pana Marszałka bataljony przysposobienia wojskowego.



Koniec uroczystości, znów hymn narodowy, — krótkie pożegnanie z otaczającemi trybunę generałami. — salut w stronę attachés wojskowych, wyciągniętych w jednej linji, i ciemna limuzyna z Panem Marszałkiem przecina wpoprzek lotnisko, wywołując zawiedzione miny na twarzach publiczności, pragnącej wyrazić żywiołowo i entuzjastycznie uczucia, jakie nosi w sercach dla osoby, umiłowanego nad wszystko, Wodza Narodu.

Pokaz tężyzny, siły, karności i mocy armji. z jej najnowocześniejszemi środkami bojowemi, wywarł na zebranych niezmiernie sympatyczne wrażenie. W słowach uznania, zachwytu i podziwu, w oklaskach i okrzykach publiczności, widać było niekłamaną radość, sympatję i miłość, jaką obywatele darzą Armję i jej zwycięskiego Wodza.

A to buduje i raduje serca nasze.

A. W.





MODEL 15 — BKB

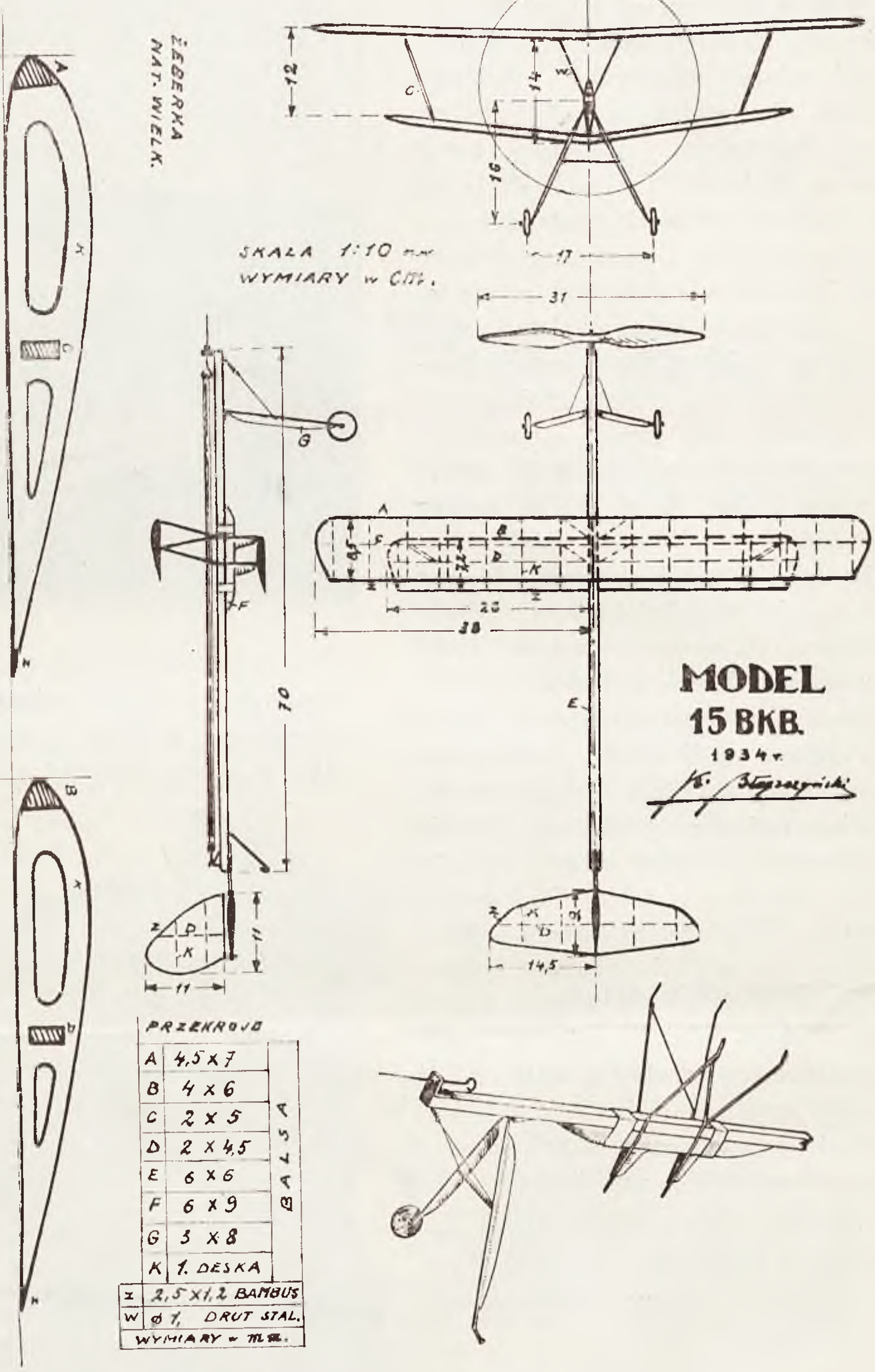
KONSTRUKCJI INSTR. K. BŁASZCZYŃSKIEGO.

Na ostatnich Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających w Poznaniu, model ten zdobył pierwszą nagrodę w gr. instruktorów, wyróżniając się doskonałemi lotami zarówno z ręki, jak i z ziemi. Model 15 — BKB został nieco przekonstruowany, dzięki czemu obecnie uzyskał na próbach jeszcze lepsze wyniki. By móc osiągnąć pomyślne rezultaty, model winien być lekko i starannie wykonany, aby nie przekroczyć wagi, na jaką jest obliczony. Również nie należy wzmacniać ani pogrubiać poszczególnych części, gdyż model jest dostatecznie mocny.

Skrzydła modelu wykonane są całkowicie z balsy, z wyjątkiem tylnej krawędzi, która jest z bambusu. Przy wycinaniu żeberek, należy zwrócić uwagę, aby kształt profilu był jaknajdokładniej zachowany. Po nałożeniu żeberek na środkowy dźwigar, przykleja się przednią krawędź, która musi być odpowiednio obrobiona, gdyż stanowi jednocześnie czołową część profilu. Do końców żeberek przykleja się tylną krawędź, umacniając jednocześnie cienkiemi paskami jedwabiu. Stateczniki — poziomy i pionowy wykonane są, podobnie jak i skrzydła, z tą różnicą, że dookoła jest krawędź bambusowa. Belka kadłubowa wykonana jest z balsy, z przodu przymocowana jest aluminjowa obsada do śmigła, a z tyłu haczyk do zaczepienia gumy i skówka, w której obsadzony jest kwadratowy pręcik bambusowy, wystający ze statecznika poziomego. Zginając odpowiednio pręcik bambusowy, możemy zmienić położenie stateczników. Podwozie wykonane jest z drutu stalowego, przyczem golenie usztywnione są balsą. Od przodu podwozie podciągnięte jest b. cienkim drucikiem stalowym, zaczepionym o sprężynkę spiralną, znajdującą się na przodzie belki kadłubowej. Do belki kadłubowej przytwierdzony jest zapomocą skówek suwak, wykonany z balsy. Do suwaka przymocowane są odpowiednio wygięte i polutowane ze sobą druciki stalowe na których obsadzone są skrzydła. Poza tem dodatkowo skrzydła zmocowane są ze sobą dwiema stójkami. Skrzydła, aby były dostatecznie mocno i trwale obsadzone na końcach drutów wszystkich stójek, mają w odnośnych miejscach powklejane kawałki petyku, w których są powiercone małe dziurki. Stójki przekroju „kroplowego" wykonane są z balsy i drutu stalowego. Na całej długości przedniej krawędzi stójki, wycięty jest rowek, w którym obsadzony jest drut stalowy i dla zabezpieczenia przed wysunięciem się drutu, całość oklejona jest jedwabiem. W podobny sposób wykonane są również golenie podwozia. Cały model pokryty jest papierem japońskim i powleczony celonem.

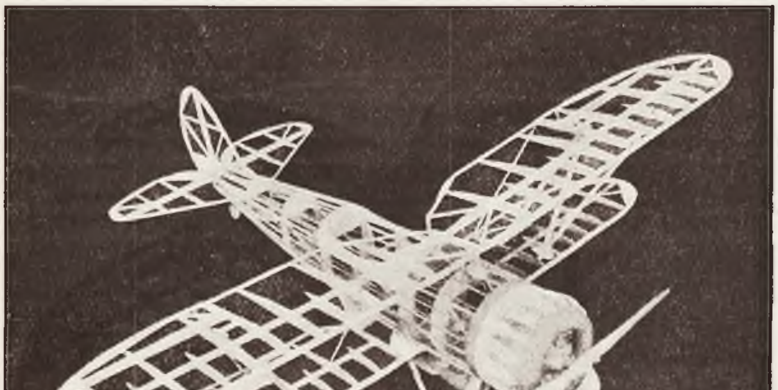
Skrzydła przymocowane są pod kątem 0 stop. Środek ciężkości modelu wypada mniej więcej pośrodku górnego skrzydła. Śmigło z balsy o skoku 37 cm., obracane jest przez 4 nitki gumowe, przekr. 1 × 6 mm.

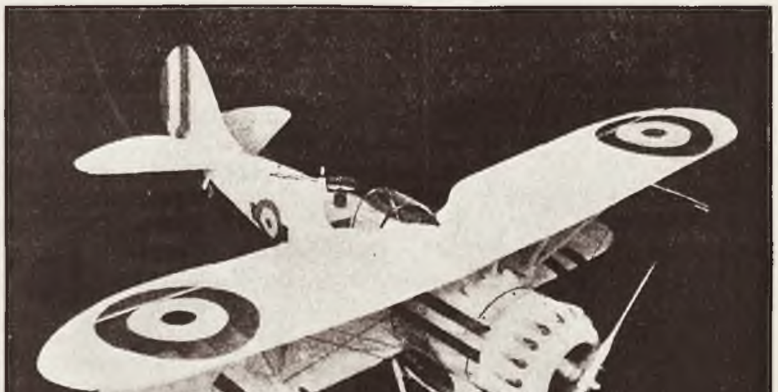
Waga modelu: skrzydła — 22 gr., ogon — 7 gr., kadłub — 12 gr., podwozie — 10 gr., stójki — 8 gr., śmigło — 5 gr., guma — 12 gr. Całkowita waga — 76 gr.



	PRZEKROJE	
A	4,5 × 7	BALSA
B	4 × 6	BALSA
C	2 × 5	BALSA
D	2 × 4,5	BALSA
E	6 × 6	BALSA
F	6 × 9	BALSA
G	3 × 8	BALSA
K	1. DESKA	BALSA
Z	2,5 × 1,2 BAMBUS	
W	⌀ 1, DRUT STAL.	
WYMIARY w mm.		

Model amerykański typu „Waco „D", latający zbudowany całkowicie z balsy, ze śmigłem metalowym precezyjnie i efektownie wykonany.





Z ŻYCIA L. O. P. P.

CO SŁYCHAĆ W TERENIE?

OKRĄG BIAŁOSTOCKI.

W pierwszych dniach października b. r. odbyło się w Białymstoku uroczyste otwarcie kursu OPLG. III kat. dla Policji Państwowej.

* * *

Celem zainteresowania młodzieży szkolnej tak ważną dziedziną sportu, jaką jest szybownictwo, mające na celu przygotowywanie przyszłych kadr pilotów motorowych, Zarząd Koła miejscowego L. O. P. P. w Białymstoku urządził dnia 21.10 b. r. na Pietraszkach, za barakami, tuż przy szosie Białystok-Wasilków, pokazy lotów szybowcowych — terenowych.

* * *

W Skidlu miejscowy rabin Warszubski, na życzenie ludności żydowskiej, po nabożeństwie w bożnicy, wygłosił okolicznościowe przemówienie o doniosłości Stowarzyszenia L. O. P. P.

Przemówienie to osiągnęło maximum zrozumienia, bowiem całe społeczeństwo żydowskie w Skidlu zadeklarowało swój udział w szeregach LOPP.

* * *

Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. gorliwie wykorzystuje łamy pism lokalnych przez częste umieszczanie artykułów, propagujących L. O. P. P. To się chwali!

* * *

W siedzibie Zarządu Obwodu Powiatowego L. O. P. P. w Sokółce, odbył się dnia 12.10. b. r. egzamin po zakończeniu kursu III kat. służby obserwacyjno-meldunkowej. Kurs ten ukończyło z wynikiem pomyślnym 16 uczestników.

* * *

Obwód miejski L. O. P. P. w Białymstoku na mocy specjalnie powziętej uchwały, wdrożył akcję w kierunku werbowania nowych członków tak rzeczywistych jak i popierających. W ślad za tem, podzielono miasto na rejony, w których instruktorzy OPLG i aktywniejsi członkowie mają za zadanie zrealizowanie powziętej uchwały.

HUMOR



PENCZAK I MINOGA.

— Słyszał pan, panie Penczak, o tym lotniku, którego w powietrzu opadły jaskółki tak, że nie mógł dać sobie rady i musiał lądować?

— Pewnie myślały, że to komar...

(Tadzio — Tadzio).

OKRĄG KIELECKI.

Dnia 2.10 b. r. został otwarty w Sosnowcu kurs informacyjny OPLG dla inżynierów i technicznych kierowników fabryk i kopalń.

* * *

W Sosnowcu utworzony został w pierwszej połowie października kurs OPLG dla prelegentów. Na kurs ten uczęszczało miejscowe nauczycielstwo szkół średnich i powszechnych. Do egzaminu przystąpiły 34 osoby.

OKRĄG KRAKOWSKI.

Wagon propagandowy L. O. P. P. wysłany przez Zarząd Główny LOPP. w październiku b. r. do Nowego Sącza — przez kilka dni był licznie zwiedzany przez publiczność na głównym dworcu.

* * *

Przy Kole Miejscowem L. O. P. P. w Żywcu założone zostało Koło szybowcowe. Zarazem przystąpiono do budowy własnego szybowca CWJ-bis. Budują go mistrze stolarzy i ślusarzy z Żywca.

OKRĄG LWOWSKI.

W pierwszych dniach października b. r. odbył się na szybowisku szkolnem w Czerwonym Kamieniu 3-ci konkurs latających modeli szybowcowych, zorganizowany przez Okrąg Lwowski L. O. P. P.

Do konkursu zgłoszono 27 modeli. Główną nagrodę konkursu, puhar wędrowny, przyznano Czwartemu Gimnazjum we Lwowie, dla którego zdobył go uczeń Kazimierz Hawranek.

OKRĄG ŁÓDZKI.

Na Walnem zebraniu Cechu rzeźników i wędliniarzy w Łodzi uchwalono, by członkowie Cechu gremjalnie zobowiązali się zapisać na członków rzeczywistych L. O. P .P., opłacając z góry składkę za rok lub 2 lata.

* * *

Staraniem Łódzkiego Obwodu Miejskiego w Łodzi, zorganizowała Dyrekcja Kina „Europa" poranki filmowe dla młodzieży szkolnej, które cieszą się olbrzymiem powodzeniem wśród młodocianych wielbicieli zwycięzcy Challenge'u kpt. Bajana.

* * *

Przy obwodzie Pow. L. O. P. P. w Łodzi została zorganizowana sekcja instruktorów, która urządza w każdą środę od 19 — 21 zebrania dyskusyjne w Świetlicy L. O. P. P.

OKRĄG NOWOGRÓDZKI.

Legjon Młodych w Baranowiczach zwołał specjalne Ogólne Zebranie członków w celu omówienia sprawy udziału w organizacji Tygodnia LOPP, którego termin został swego czasu odroczony do października b. r.

* * *

W Lidzie odbył się w październiku r. b. „Tydzień LOPP", którego termin został swego czasu odroczony. Programem „Tygodnia" zainteresowały się wszystkie sfery ludności Lidy. Wszystkie miejscowe organizacje dopomogły w pracy Komitetu, to też wynik pod każdym względem był znakomity.

* * *

W Słonimie założono Koło Miejscowe LOPP przy szkole powszechnej SS. Niepokalanek. Zapisały się odrazu 72 dziewczynki. To zrozumienie u dzieci dla poczynań LOPP'u jest bardzo chwalebne!

* * *

Propagandowe loty pasażerskie z okazji Tygodnia LOPP, cieszyły się w Baranowiczach dużem powodzeniem. W dniu 2.10. b. r. korzystały z usług samolotu 22 osoby, płacące ulgową taryfę za przeloty.

OKRĄG POMORSKI.

Pierwszym ofiarodawcą na Challenge 1936 r. był 4 p. l. w Toruniu, który wpłacił do Obwodu Powiatowego LOPP kwotę 500 zł., jako dochód z urządzonej imprezy ogrodowej na powyższy cel.

OKRĄG POZNAŃSKI

W Żydowie grono obywateli zorganizowało nowe Koło Miejscowe LOPP. Witamy!

* * *

W Mosinie, pod Poznaniem, na Bożegowie, otwarte zostało nowe lotnisko szybowcowe. Uroczystość otwarcia połączono z poświęceniem dwóch szybowców, należących do sekcji szybowcowej Pogotowia kolejowego.

OKRĄG STANISŁAWOWSKI.

W Delatynie powstało nowe Koło Miejscowe LOPP. ludności żydowskiej. Witamy!

OKRĄG ŚLĄSKI.

W dniu 8.9 r. b. zostało założone na terenie fabryki kabli, Clement Zahm, Dziedzice i fabryki „Fala" Polskie Zakłady Papiernicze Dziedzice, wspólne Koło Miejscowe LOPP. Witamy!

* * *

Zorganizowane 19.6 r. b. w Wielkich Hajdukach Koło Miejscowe LOPP, firmy „Związek Koksowni Sp. z o. o." rozwija się bardzo szybko, gdyż już obecnie liczy 362 członków!

* * *

Dnia 13.10. b. r. odbyło się uroczyste zakończenie kursów szybowcowych na górze Hełm, pod Goleszowem. Nauka trwała od 14.7 b. r. Ogółem przewinęło się przez szkołę 102 uczniów.

* * *

Przy firmie „Unja S. A." dla przemysłu jutowego w Bielsku założone niedawno Koło miejscowe L. O. P. P. liczy obecnie 540 członków.

OKRĄG TARNOPOLSKI.

W ostatnich czasach Obwód Powiatowy LOPP. w Przemyślanach zorganizował 8 nowych Kół Miejscowych LOPP. w siedzibach agencyj pocztowych.

OKRĄG WARSZAWSKI.

Zarząd Obwodu Pow. LOPP. w Płocku rozpoczął akcję w celu zorganizowania w każdej gminie Koła Miejscowego LOPP.

HUMOR



PENCZAK I MINOGA.

— Uf! Przed chwilą zrobiłem beczkę!

— To pan zaczyna już bawić się w akrobacje?

— Nie, poprostu żona musiała w czemś zakwasić ogórki.

(Tadzio — Tadzio).

BANKOWOŚĆ KOMUNALNA WIELKOPOLSKI I POMORZA.

W ogólnym systemie bankowym Rzeczypospolitej Polskiej bankowość komunalna zajmuje bardzo poważne stanowisko, jeżeli się zważy, że suma wkładów, zebrana przez komunalne instytucje finansowe, wynosi 1/5 ogólnej sumy wkładów w polskich instytucjach finansowych.

Bankowość ta reprezentuje zwartą i zaokrągloną całość organizacyjną, obejmującą Komunalne Kasy Oszczędności jako jednostki pierwszego rzędu, zrzeszone w czterech terytorjalnych związkach tych Kas wraz z dwoma centralami finansowemi, jako jednostkach wyższego rzędu oraz w Związku Związków Komunalnych Kas Oszczędności, jako najwyższem ogniwie organizacyjnem.

Na Ziemiach Zachodnich Rzeczypospolitej Polskiej bankowość komunalna odgrywa szczególnie doniosłą rolę. Na terenie Województwa Poznańskiego i Pomorskiego istnieje 114 Powiatowych i Miejskich Kas Oszczędności, zrzeszonych za pośrednictwem ich związków założycielskich w **Komunalnym Związku Kredytowym** w Poznaniu, który utrzymuje pod firmą **Komunalny Bank Kredytowy** przedsiębiorstwo bankowe, będące centralą finansową dla K. K. O. Wielkopolski i Pomorza.

Komunalne Kasy Oszczędności są zakładami komunalnemi o własnej osobowości prawnej, powołanemi do krzewienia zmysłu oszczędności w najszerszych warstwach społeczeństwa drogą przyjmowania i oprocentowywania wkładów. Ustrój prawny, zakres i formy działalności K. K. O. zostały unormowane jednolicie na całym obszarze Państwa rozporządzeniem Prezydenta Rz. P. z dnia 13/IV 1927 r. Rozporządzenie to zostało zastąpione w tych dniach dekretem Prezydenta R. P. z 24/X r. b. o Komunalnych Kasach Oszczędności, które skonsolidowało ustrój prawny, jako też podstawy finansowe Kas oraz rozszerzyło dotychczasowe przywileje, z jakich Kasy te korzystały.

Gwarancję materjalną wkładów, złożonych w Komunalnych Kasach Oszczędności, stanowi odpowiedzialność związków założycielskich (t. j. miast, powiatów lub wojewódzkich związków samorządowych, które zorganizowały Kasy Oszczędności) za zobowiązania Kas całym majątkiem i siłą podatkową, a niezależnie od tego wysokie kapitały własne, a przedewszystkiem fundusze rezerwowe, jakie Kasy muszą gromadzić. Gwarancją formalną wkładów są rygorystyczne przepisy ustawowe, normujące poszczególne operacje Kas Oszczędności oraz kontrola i nadzór, wykonywane przez ich związki założycielskie, przez związki okręgowe Kas i władzę nadzorczą.

Dzięki takiej organizacji, Komunalne Kasy Oszczędności Wielkopolski i Pomorza — podobnie jak K. K. O. innych dzielnic — rozwijają się pomyślnie mimo ciężkich warunków gospodarczych ostatnich lat. Świadczy o tem następująca tabelka obrazująca działalność K. K. O. Województwa Poznańskiego i Pomorskiego (w tys. złotych):

Rok	Kapitały własne	Wkłady	Udzielone kredyty	Sumy bilansowe
1926	10.441	44.120	50.162	65.858
1927	12.565	73.650	84.945	105.555
1928	14.693	104.650	118.819	152.667
1929	17.399	116.417	149.436	188.116
1930	21.765	140.062	177.629	222.678
1931	23.763	140.221	171.196	226.893
1932	25.589	139.266	171.463	221.839
1933	26.834	143.395	169.308	221.604

Jak z powyższych cyfr wynika, wkłady zebrane przez K. K. O. Wielkopolski i Pomorza pomnożyły się w ciągu ostatnich lat przeszło trzykrotnie. Szybkie tempo wzrostu wkładów od 1926 r. do 1930 r. uległo coprawda pewnemu zwolnieniu w ostatnich latach. Zwolnienie to należy przypisać przedewszystkiem skutkom dotkliwego kryzysu gospodarczego. Jeżeli się jednak zważy, że w innych instytucjach finansowych następstwa wspomnianego kryzysu pociągnęły za sobą spadek wkładów, to utrzymanie stanu posiadania przez K. K. O. Wielkopolski i Pomorza należy poczytać jako objaw ich wielkiej odporności wobec skutków przesilenia gospodarczego.

Komunalny Związek Kredytowy z siedzibą w Poznaniu jest korporacją prawa publicznego, skupiającą wszystkie powiaty oraz większe i średnie miasta obu województw zachodnich. Związek ten, którego początki sięgają 1892 roku, ma na celu popieranie wszelkich finansowych interesów związków komunalnych oraz ich Kas Oszczędności. Do zakresu działalności Związku należy przedewszystkiem przeprowadzanie rewizyj Komunalnych Kas Oszczędności Województwa Poznańskiego i Pomorskiego, reprezentacja ich interesów wobec władz, urzędów i innych instytucyj publicznych i prywatnych, orjentacja i kontrola polityki procentowej, oszczędnościowej, finansowej, kredytowej i lokacyjnej Kas, udzielanie Kasom porad prawnych i techniczno-bankowych, urządzanie kursów dokształcających dla urzędników K. K. O. organizowanie racjonalnej propagandy K. K. O. i t. p. Organem prasowym Komunalnego Związku Kredytowego jest miesięcznik p. t. **„Czasopismo Kas Oszczędności“**, w którym omawia się wszelkie sprawy i zagadnienia interesujące K. K. O.

Komunalny Bank Kredytowy, instytucja prawa publicznego założona w r. 1912, jest przedsiębiorstwem Komunalnego Związku Kredytowego. Do zakresu działania Banku należy załatwianie interesów finansowych miast i powiatów, zrzeszonych w Komunalnym Związku Kredytowym, m. in. drogą udzielania im pożyczek długoterminowych, na podstawie których Bank wypuszcza obligacje komunalne. Niezależnie od tego, Bank jest centralą finansową dla K. K. O. Województwa Poznańskiego i Pomorskiego, regulującą przypływ i odpływ kapitałów tych Kas. Komunalny Bank Kredytowy pracuje także z klientelą prywatną.

Wkłady, złożone w Komunalnym Banku Kredytowym, jak również emitowane przezeń obligacje komunalne, posiadają przywilej pupilarnej pewności. Za wszelkie zobowiązania Banku odpowiadają zrzeszone w Komunalnym Związku Kredytowym miasta i powiaty całym swym majątkiem i siłą podatkową.

Rozwój działalności Banku w ostatnich latach ilustrują poniższe cyfry (w tys. zł.):

Rok	Kapitały własne	Wkłady	Kredyty udziel. komunom i kasom oszcz.	Sumy bilansowe
1926	424	11.449	12.180	47.716
1927	634	14.700	15.601	49.638
1928	2.506	20.580	20.667	54.487
1929	3.159	30.642	28.289	61.094
1930	4.741	33.634	32.182	70.292
1931	5.578	24.949	32.181	64.129
1932	5.730	25.124	30.824	61.381
1933	5.834	28.724	30.319	64.244

Z powyższych cyfr wynika, że Komunalny Bank Kredytowy wykazuje znaczną odporność wobec trudności kryzysowych które wyraziły się jedynie w nieznacznem zwolnieniu tempa rozwoju.



OPASKA GWARANCYJNA
Centra
najpopularniejsza
GDYNIA
GDAŃSK
WILNO
TORUŃ
POZNAŃ
WARSZAWA
ŁÓDŹ
LUBLIN
KATOWICE
KRAKÓW
LWÓW
KOLOMYJA

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



JEDEN Z SAMOLOTÓW 12-ej (1-szej WIELKOPOLSKIEJ) ESKADRY ODZNACZONY ZA LOTY BOJOWE W R. 1919